



Hørings svar vedr. “Forslag til Planstrategi 2024 Albertslund for alle” af 2. maj 2024

Indledning

Forslaget til “planstrategi 2024” behandler en række områder i kommuneplanen, hvor man mener, der skal ske en præcisering og/eller en ændring. Der er flere udmærkede redegørelser for fx dilemmaer i planlægningen. Der mangler imidlertid de fleste steder en antydning af i hvilken retning der lægges op til disse ændringer. Dette gør det svært at forholde sig til strategien. Fx forklares det, at kommuneplanen ikke præcisere, om boligstørrelser skal opgøres som “netto” eller “brutto”. I det efterfølgende afsnit om netop boligstørrelser præciseres dette heller ikke – så er det svært at forholde sig til de argumenter, som fremføres i afsnittet.

Sammenhæng i planer

En kommuneplan skal redegøre for dens sammenhæng med de øvrige planer i planhierarkiet. Her savner vi, at såvel planstrategien som den nuværende kommuneplan redegør for sammenhængen til klimaplanen (Klimaplan 2050).

En bedre sammenhæng mellem klimaplaner og kommuneplaner er også en anbefaling, som er fremsat i fællesskab af Gate 21, CONCITO, Kommunalteknisk Chefforening og Dansk Byplanlaboratorium. De anbefaler at klimamålene indarbejdes konkret i såvel kommuneplan som i lokalplaner. Dette kan vi kun støtte.¹

Vi foreslår derfor, at sammenhængen mellem kommuneplan og klimaplan tydeliggøres - både i de overordnede linjer, men især hvordan strategien og kommuneplanen enten bidrager til eller decideret modvirker en opfyldelse af mål og de konkrete initiativer i klimaplanen.

Vi foreslår endvidere at klimamålene indarbejdes konkret i såvel kommuneplan som i lokalplaner.

Selvom visionsafsnittet i forslaget til planstrategi erklærer, at “byudviklingen skal også understøtte den grønne omstilling af samfundet i form af innovation og et fortsat fokus på byens klima- og miljøpåvirkninger”, så savner vi at der i de mere konkrete afsnit af strategien redegøres for, hvordan dette konkret skal ske.

Selvom det er en erklæret målsætning at inddrage den grønne omstilling i dialogen med bygherrerne i fm. udarbejdelsen af lokalplaner, savner vi et “katalog” over hvilke konkrete tiltag i fm. med såvel klima som miljø og natur at kommunen vil lægge vægt på i denne dialog.

Så vi foreslår, at der udarbejdes et sådant katalog for dialogen med bygherrer, som er offentligt tilgængeligt.

Desuden mener vi, at der bør være mere åbenhed i dialogen med bygherrerne. **Vi foreslår, at der som minimum må der i det endelige forslag til lokalplan være en slags forklaring på, hvorfor de foreslåede tiltag ikke**

¹ Se deres rapport og PP med anbefalinger her: https://www.byplanlab.dk/klimamaal_og_planlaegning. Mange af vores forslag er inspireret af denne rapport

kunne realiseres, var det modstand fra bygherrens side eller var der saglige årsager i ft. den konkrete kontekst.

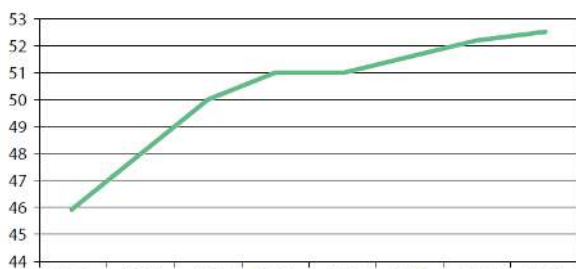
I fm. med omdannelsen af det gamle fængselsområde – nu Vridsløse – har bygherren (A. Enggaard) været prisværdigt åbne for dialog med diverse borgergrupper, faciliteret af kommunen – om end processen nu trækker ud. En del af dialogen med bygherrene bør være, at kommunen ved kommende lokalplaner lægger op til en sådan borgerinddragelse af borgergrupper - fx formidlet igennem klimaforum og naturgruppen.

Boligstørrelser

I dette afsnit redegøres der på glimrende vis for dilemmaet mellem på den ene side at tiltrække børnefamilier, der kan ønske store boliger og på den anden side klimahensyn, der tilsiger mindre boliger. Jo større en bolig er, desto større er dens klimabelastning. I den nugældende kommuneplan er der ikke fastsat en gennemsnitlig boligstørrelse hverken generelt eller i de forskellige byområder. Det fremgår af forslaget til “planstrategi 2024”, at forvaltningen – netop af hensyn til at tiltrække familier – arbejder med en gennemsnitsstørrelse på 80 m² – hvilket også har været tilfældet i en række lokalplaner. Igen uden at det præciseres, om dette er “netto” eller “brutto”.

Hvis man ser på udviklingen i boligstørrelser i Danmark generelt, går det i øjeblikket kun den forkerte vej:

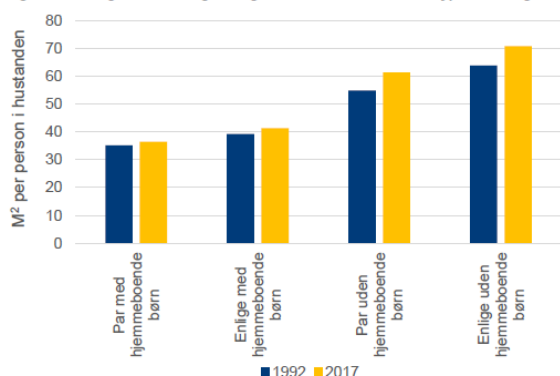
Udviklingen i det gennemsnitlige boligareal pr. person (kvm.) 1980-2019



Hans Skifter Andersen, BUJLD 2021:10, Boliger i samfundet, Videns fra boligforskningen, s. 126, figur 7.6.

Helt grotesk er det, når man ser fordelingen på familietyper. Der er brug for, at kurven knækkes – også i Albertslund. Det er faktisk enlige og par uden hjemmeboende børn, der beslaglægger det største antal m² per person!

Figur 2.4: Det gennemsnitlige boligareal fordelt efter familietype, 1992 og 2017



Note: Opdeling på baggrund af Danmark Statistiks familiedefinitioner. Der kan bo flere familier i samme husstand. Dette vil eksempelvis ofte være tilfældet på plejehjem mv., der som oftest er registreret som én husstand.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik

2

Så kurven skal knækkes. Det er nemlig entydigt, at “antallet af kvadratmeter er den faktor, som har størst indflydelse på de samlede CO2-udledninger og ressourcetryk fra byområder. Samtidig kunne arealerne have været brugt til andre formål, som også er vigtige fx grønne områder og beskyttelse af biodiversitet”.³

Men hvordan finder vi som kommune en rimelig balance mellem de modstridende hensyn. **Vi har disse forslag:**

1. **Sæt en lav grænse** for den gennemsnitlige boligstørrelse i kommuneplanen for de kommende lokalplanområder – som sagen om lokalplanen for Smedeland 24 viser, er der bygherrer, som ønsker at bygge med mindre gennemsnitlig boligstørrelse og mener, der er marked for dette. Så de 70 m², som der lægges op til i Smedeland 24, vil vi foreslå som krav i kommuneplanen til den gennemsnitlige boligstørrelse i lokalplaner for etagebyggeri. Dette skal så suppleres med en række øvrige krav, der på trods af størrelserne, vil gøre det attraktivt også for familier med børn m.v., se de næstfølgende punkter. Hvad angår parcelhusområder (åben-lav) (hvis dette skulle blive aktuelt) foreslår vi 100 m², hvilket er et godt stykke under gennemsnittet i dag. For den type, som hedder punkt- og rækkehuse (tæt-lav) foreslår vi 80 kvm.
Et argument for, at det vil være en forsvarlig balance mellem de modstridende hensyn, fremføres i det notat om bæredygtige lejligheder, som blev fremlagt for kommunalbestyrelsen i fm. startredegerelsen for lokalplanen for Smedeland 24. Her fremføres bl.a.:
“Ved at zoome ind på udviklingen i Glostrup og Region Hovedstaden (<https://statistikbanken.dk>), kan vi ligeledes se tendenser for etageboligbyggeriet for Glostrup. Her fremgår det bl.a. at den gennemsnitlige etagebolig i Glostrup i 2023 er ca. 73 m² og det gennemsnitlige antal beboere i en lejlighed er ca. 1,7 personer. Et tal der svarer nogenlunde til udviklingen i Region Hovedstaden generelt.”⁴
2. I den nugældende kommuneplan er der en retningslinje om, max 10% boliger på 45-54 kvm. Når man ser på de forskellige nye former for studieboliger, der fx er opført som containerboliger på ned til 15kvm (både m/u eget bad), er det åbenlyst, at man i en bebyggelse kan have en række studieboliger, som ligger under denne grænse. **Vi foreslår derfor**, at der indføres en retningslinje i kommuneplanen om, at der ved opførelse af et antal studie-/ungdomsboliger eller mikrolejligheder, kan 15% af boligerne i et lokalplansområde kan være på 15 -30 kvm. Dette vil muliggøre, at der også i en bebyggelse kan være lidt større familieboliger.
3. **Vi foreslår, at Kommunen i fm.** med et par af de kommende lokalplaner inspirerer nogle bygherrer til at opføre et antal generationsboliger som en del af byggeriet. Dvs. boliger (eller sammenhængende boliger), der er indrettet til at bedsteforældre og børnefamilier kan dele en række fællesfunktioner som køkken, stue, have/altan, men derudover have hver deres “private” boligområde. Dette kan give nogle udfordringer i ft. hvordan den gennemsnitlige boligstørrelse for et byggeri så skal beregnes, men det må kunne løses
4. **Stil krav om optimering** af arealanvendelsen i boligerne, så alle familietyper kan se sig i boligerne – altså, at bygherre skal dokumentere dette ved fx lejlighedsplaner.
5. **Stil krav om en differentieret mængde af boligtyper** i hver bebyggelse beregnet til forskellige familietyper, på en sådan måde, at beboere kan forblive i bebyggelsen også når familieforholdene ændrer sig – når børnene flytter hjemmefra, når man bliver enlig m.v.
6. **Stil krav om tilstrækkeligt med fælleslokaler** – herunder at der skal være gæsteboliger i bebyggelsen, mulighed for at låne arbejdsrum (kontorpladser, så man ikke behøver at have arbejdsværelse i egen bolig), store fælleslokaler til bryllupper, børnefødselsdage m.v.

³ Rapport: “Analyse af CO2-udledningen for forskellige typer byudvikling”: <https://concito.dk/udgivelser/analyse-co2-udledningen-forskellige-typer-byudvikling>

⁴ Notat “Redegørelse bæredygtige lejligheder Smedeland 24” af 13. marts 2024. Notatet kan findes vedlagt referatet fra kommunalbestyrelsens møde 11. juni 2024.

7. Vi foreslår, at der stilles krav om, at mindst ét af fælleslokalerne i et lokalplansområde skal kunne danne rammen om arrangement med 80 deltager (beregnet i ft. brandmyndighedernes krav, hvilket i praksis vil give mulighed for bryllupper m.v. med op til 50-60 gæster).
8. Stil krav om, at der etableres fælleslokaler med mulighed for afholdelse af fællesspisning – dvs. med den fornødne plads og den fornødne indretning af køkkenfaciliteter m.v.
9. Krav om minimering arealer til opgange o. lign.

På denne baggrund foreslår vi også, at “Masterplan Hersted 2045” revideres efter ovenstående retningslinjer. I dag er den gennemsnitlige boligstørrelse for byomdannelsen nemlig sat til 100 kvm.

By fortætning, bæredygtigt byggeri og bebyggelsesprocenter

En måde at mindske klimabelastningen er ved at bygge i højden. Her vil der også forekomme en række dilemmaer og modstridende hensyn. I flere af byudviklingsområderne tillades i dag bebyggelsesprocenter på 200% og enkelte steder 260%. Dette kan vi kun bifalde. Generelt er det sådan, at jo flere boliger (boligetageareal) på et grundareal, jo mindre klimabelastning.

En anden væsentlig årsag til by fortætning er, at der så skal færre meter infrastruktur i form af veje, ledningssystemer m.v. Af samme grund er strategien med at skabe blandede boligområder med detailhandel og den slags erhverv, som man ofte får brug for med til at mindske transportbehovet.

I de dele af de forskellige byudviklingsområder, hvor der ikke skal opføres egentlige etagebyggerier, men række- og klyngehuse m.v. i op til 3 etager, har udformningen i ft. arealanvendelsen en betydning for klimabelastningen. Fx har et af eksempelbyggerierne i 4>1 projektet demonstreret hvordan en cirkulær udformning af bygningen har et mindre klimaaftryk end det oprindeligt planlagt med traditionel rækkehusbebyggelse. Ligeledes er der noget, der tyder på, at klyngehuse hvor husene er bygget sammen i en firkant har et mindre aftryk end almindelige rækkehuse (bl.a. ved at central forsyningsinfrastruktur vil kræve mindre materialeforbrug).

Vi foreslår derfor, at kommunen i dialogen med bygherre undersøger mulighederne for at selve udlægningen af byggeriet på arealerne gennemtænkes ud fra at minimere klimaaftrykket.

Planloven lægger desværre begrænsninger på, hvad kommunerne kan kræve i lokalplaner m.v. mht. bæredygtigt byggeri. Der er dog en række muligheder for at argumentere ud fra æstetik, bygningshøjder, placering på grunden arkitektonisk udtryk m.v. Enn del af disse muligheder udnytter Albertslund allerede i flere lokalplaner 👍 👍. Men nogle af disse ting kan skrives ind i kommuneplanen som retningslinjer for lokalplanerne.

Der skal altid åbnes op for etablering af solceller på byggeriet og hvor det er muligt (fx af arkitektoniske grunde) skal dette være et krav.

At stærkt CO2 belastende facader ikke tillades (fx mursten). I stedet skal der arbejdes med træ (ca. 90% mindre CO2 i ft. mursten), teglskaller (o. lign.) (ca. 66% mindre CO2) og skiffer (ca. 50% mindre CO2).

Hvor det alligevel ender med mursten, vil vi foreslå, at der indsættes en bestemmelse om at der ikke må anvendes cementmørtel/hydraulisk mørtel, der gør at teglstenene ikke kan genbruges.

d

Fremme af kollektiv trafik

Ud over de nedenstående forslag i ft. parkering og biler i byudviklingen, er der en række tiltag for at fremme den kollektive trafik, som bør overvejes. Flere af sådanne tiltag kan allerede ses i kommunens nuværende planpraksis. 👍 👍 Men vi vil foreslå nogle øvrige tiltag.

Vi foreslår, at der indføres en bestemmelse om, at man planlægger så funktioner så vidt muligt samlokaliseres og at der fastlægges knudepunkter, hvor man kan skifte let mellem trafikformer (fx fra cykel til offentlig transport osv). Herunder også at det er let at skifte fra delebil til offentlig transport.

Vi foreslår derfor også, at der er reserverede parkeringspladser til delebiler ved trafikknudepunkter – i hvert fald ved S-togsstationen, letbanen.

Vi foreslår, at der altid skal være niveaufri adgang til alle busstoppesteder. Dvs tilgængelighed for rullestole, rollatorer og barnevogne.

En udfordring for bæredygtigt byggeri: Bilen.

I mange nybyggerier er bilerne en stor udfordring for at få klimaaftrykket ned. Det gælder både antallet af biler, der skal være p-pladser til, men også, hvor man gør af dem.

Mange steder, specielt i de større byer og hovedstaden, er der tale om by fortætning, hvor der af økonomiske årsager skal presse mange boliger ind på et lille areal. Klimamæssigt er dette ikke nødvendigvis en dårlig ting, tværtom kan det potentielt give mere plads til natur og biodiversitet.

Men hvad så med bilerne?

Parkering, parkeringsnormer, delebiler og ladestandere

I Albertslund har kommunalbestyrelsen i kommuneplanen fastsat retningslinjer for parkeringsnormer i forbindelse med lokalplanlægningen, herunder en række minimumsnormeringer. I modsætning til andre kommuner har man ikke fastsat maksimumsnormeringer.

Principperne for parkering i kommuneplanen er grundlæggende fornuftige nok og kommunalbestyrelsen anerkender, at det er en del af den grønne omstilling at nedsætte privatbilismen. 👍

Det handler altså om at anvende planlægningen til adfærdsregulering ved simpelthen at mindske incitamentet til i det hele taget at eje en bil.

I det lys mener vi, at minimumsnormeringerne er for høje og at der også bør fastsættes maksimumsnormeringer.

Vi vil derfor foreslå, at kommunalbestyrelsen reviderer kommuneplanen med disse to forhold.

Hvordan er normeringerne i dag og hvordan bør normeringerne se ud?

I forslaget til “Planstrategi 2024” lægges der op til, at de nugældende bestemmelser om parkeringsnormer m.v. skal genovervejes “i forhold til den overordnede vision om at fremme fællesskaber og en bæredygtig byudvikling, det faktiske behov for parkeringspladser i nye boligområder⁵ samt strategien om at kunne tiltrække 10.000 nye borgere til kommunen”. Og ja “bæredygtig byudvikling” er et af parametrene; men vi foreslår, at klimaforandringerne og den globale opvarmning også bliver et eksplicit parameter udover den mere generelle bæredygtighed!

⁵ Forslag til “Planstrategi 2024” s. 15.

I den nuværende kommuneplan er normeringerne differentieret i forhold til de enkelte boligområders karakter, parcelhuse, etageejendomme, nærhed til stationer. Dette er nok uomgængeligt. For parkering i forhold til erhverv og offentlige formål er der særskilte normer.

Ved åben-lav og tæt-lav bebyggelse skal der i dag som minimum være 2 pladser per bolig, som skal etableres på egen grund. Dog kan det nedsættes til 1,5 plads per bolig, hvis der etableres fælles P-plads. Man går altså ud fra, at det normale mønster for bilejerskab i en familie er 2 biler. Det er imidlertid kun tilfældet for 10,7 % af familierne i Albertslund.⁶ Og det er i øvrigt kun lidt under halvdelen af familierne der overhovedet har en bil.

Så vi foreslår at minimumsnormeringen nedsættes til 1 plads per bolig generelt i disse områder og at dette også bliver maksimumsnormeringen.

Ved etageboliger er minimumsnormen i dag 1,5 per bolig, dog således, at den i stationsnæreområder kan nedsættes med 33 % og i stationsnære kerneområder med 50 %. Desuden kan normen udenfor de stationsnære områder nedsættes med op til 33 %, hvis pladserne kan dobbeltudnyttes, dvs. til erhverv om dagen og til beboere om aftenen/natten.

Ligeledes kan normen nedsættes, hvis der etableres en delebilsordning. Dette er en udmærket idé; problemet er blot, at det i en lokalplan eller på anden måde ikke er muligt at stille krav om etablering af en delebilsordning og at etableringen så først kan finde sted på initiativ af bygherren eller en grundejer-/beboerforening *efter* lokalplanens vedtagelse. Dermed kan bestemmelsen aldrig udmøntes i praksis i fm med vedtagelsen af en lokalplan. Denne problemstilling har jo også betydning for fastsættelsen af antallet af cykelparkeringspladser, hvor der skal anlægges flere, hvis der etableres delebilsordning! VI har fået oplyst af forvaltningen, at man administrerer dette ved efterfølgende at tinglyse en servitut på ejendommen om, at der skal være en obligatorisk delebilsordning tilknyttet.

Vi vil hermed anmode forvaltningen om at oplyse hvor dette konkret har fundet sted.

Der findes – så vidt vi ved – ikke samlet oversigt over de kommunale parkeringsnormer og de opgøres også lidt forskelligt. Svendborg har imidlertid samlet en oversigt over en række fynske bykommuners normer. I disse ligger normen for Svendborg og Odense på 1 per bolig mens Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Middelfart har 1½ per bolig – dog således, at normen i de tætte byområder nedsættes med ½ til hhv. 1 og ½ per bolig.⁷

I dag har kun lidt over halvdelen af familierne i Albertslund bil⁸ (hvilket er mindre end de ovennævnte kommuner, bortset fra Odense). Dette tal tilsiger ikke, at det skulle være nødvendigt med 1,5 plads per etagebolig. Hvis normen skulle svare til dette tal, skule jo så nedsættes til 0,55 pladser per bolig. Da der også skal være plads til besøgende og hånværkebler foreslår vi, at normen (både som minimums- og maksimumsnorm) for etageboliger *uden for* stationsområder nedsættes til 1 plads per bolig i en overgangsperiode ind til andelen af bilejerskab, er faldet endnu mere. Bestemmelsen vedr. 33 % nedsættelse ved dobbeltudnyttelse bør her bevares.

⁶ Hvis man medregner familier med 2, 3 eller flere, når tallet samlet op på 12,4 %. Kilder: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt/NytHtml?cid=32744> samt Danmarks Statistik: Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger) efter tid, område, rådighedsmønster og enhed.

⁷ https://www.svendborg.dk/sites/default/files/acadre/Files_3996_4964214/bilag_1_-_oversigt_over_parkeringsnormer.pdf

⁸ 55,2 % - Danmarks Statistik: Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger) efter tid, område, rådighedsmønster og enhed, Tabel BIL811: <https://www.statistikbanken.dk/20093> Se bilag bagerst i dette dokument.

Det er rigtigt, som det anføres i "Planstrategi 2024", at andelen af familier med bil er stigende, om end der er tale om en svag stigning – men de sidste par år er stigningen fladet ud. Desværre foreligger der først opdaterede tal efter udløb af høringsfristen.

Nu er byudviklingsområderne i Albertslund planlagt som tætte byer og man kan konstatere, at “befolkningen i de tætte byer har færre biler og kører mindre i bil end tilsvarende grupper, der bor mere spredt”.⁹ I hovedstaden og de øvrige store byer i landet, er det kun et stykke under halvdelen af familierne, der overhovedet ejer en bil (43,7 %).¹⁰

Som følge af dette vil vi foreslå, at normen for stationsnære områder nedsættes til 0,50 (66 %) og til 0,25 (83 %) i de stationsnære kerneområder. Som vi også foreslår som maksimumsnormerne. Det skal her bemærkes, at der efter planloven ikke er noget til hinder for at fastsætte lave parkeringsnormer, ja selv en 0 norm kan lade sig gøre.¹¹

Desuden vil vi foreslå, at det ikke kun er nærheden til en station, der tæller, men i lige så høj grad nærheden til offentlig transport generelt – i praksis altså busruter.

Vi vil også foreslå, at der i kommuneplanen og dermed i alle lokalplaner indsættes bestemmelser om, at alle former for parkeringsanlæg skal udformes på en sådan måde, at de let enten kan nedlægges eller omdannes til anden form for anvendelse.

Hvad vil en bygherre sige til de reducerede normer?

Det er, efter Concitos opfattelse, ikke entydigt, hvordan en bygherre vil stille sig.¹² På den ene side vil en bygherre naturligvis ikke have færre p-pladser end efterspørgslen tilsiger. På den anden side er parkering en tung post for bygherre – både i kr og i CO2 (også selvom parkeringsarealer ikke regnes 100 % med i CO2 regnskabet). Og en bygherre vil naturligvis også tage tendensen til mindre bilejerskab i tæt bebyggelse med i overvejelserne. Desuden er der forskellige tiltag, der kan fremme, at byggeriet primært henvender sig til købere uden bil og uden ønske om at eje bil. Tiltag som også i sig selv vil være klimaretfærdige.

Bygherre kan nemlig vælge at udleje/sælge parkeringspladserne uafhængigt af boligerne. På den måde undgår de familier, der ikke har bil, at betale for P-pladser, som de ikke kommer til at benytte. Dette kan kommunen nok ikke regulere, men det kan være en anbefaling til en bygherre; dels ud fra ønsket om at minimere incitamentet til at eje bil, som jo må siges at være i overensstemmelse med kommuneplanens intention om at nedsætte privatbilismen. Dels ud fra et rent retfærdighedsargument.

Vi vil derfor foreslå, at dette tages med i det tidligere omtalte forslag til “katalog” over emner, der skal drøftes med en bygherre i fm. udarbejdelsen af et lokalplansforslag.

Hvad med byggeloven og bygningsreglementet?

Bygningsreglementet, fastsætter, (BR18, kap. 20, § 399, stk. 1), at der på ejendommens område skal udlægges *tilstrækkeligt* areal til parkering af biler, motorcykler, knallerter og cykler mv. *i forhold til anvendelsen af bygningen*. Hverken bygningsreglementet eller planloven angiver imidlertid, hvad der er et “tilstrækkeligt” areal!

Men: I vejledningen til dette afsnit af bygningsreglementet fremgår også følgende: “Byggeloven og bygningsreglementets bestemmelser i kap. 20 om parkering gælder ikke, når der i en lokalplan eller byplanvedtægt er fastsat bestemmelser om parkering for det område, hvor byggeriet foregår.” Og i selve byggeloven: “Bestemmelserne i kapitel 20 gælder ikke, hvis en lokalplan, en byplanvedtægt eller en reguleringsplan fastsætter andre bestemmelser om de pågældende forhold.” (§ 394)

⁹ Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her: <https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>

¹⁰ Se note 1.

¹¹ Se afgørelse fra Planklagenævnet: <https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8b9212b2-652c-49cb-862f-ed899f43f5f6>. Afgørelsen forholder sig ikke til bygningsreglementets krav.

¹² Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her: <https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>

Byggeloven giver altså kommunalbestyrelsen mulighed for via en lokalplan at tilsidesætte bestemmelsen om “tilstrækkeligt” areal til parkering.

Desuden er et “tilstrækkeligt antal p-pladser” er en konkret vurdering. De gode cykelforhold i Albertslund, nærheden til letbanen og øvrig offentlig transport må tilsige, at antallet af p-pladser der er tilstrækkeligt, må være det mindst mulige.

Hvad kan vi gøre mere?

Udover at nedsætte parkeringsnormerne, er der også en række øvrige tiltag, der kan nedsætte klimaaftrykket fra bilerne i fm. nybyggeri.

Hvor det er muligt, kan man udvide arealet så der er plads til dem på overfladen – i praksis ved at nedsætte bebyggelsesprocenterne. Dette kan gøres enten ved at bygge færre kvm eller udvide det geografiske område en lokalplan skal dække. Det kan man ikke alle steder og som nævnt er det altid ikke godt for natur og biodiversitet! Men det bør i alle tilfælde undersøges, om dette er en mulighed uden at komme i modstrid med intentionerne om by fortætning.

For stationsnære kerneområder fastsætter kommuneplanen, at en del af pladserne skal etableres i konstruktion, dvs. enten som P-hus eller P-kælder. Dette for at til gode se behovet for opholdsarealer på terræn for beboerne og vel også mulighederne for at til gode se behovet for øget biodiversitet.

Mange steder bliver løsningen så, at lave parkeringskældre. Hvilket imidlertid fordrer en enorm mængde beton, som jo er den største klimasynder for byggeriet. Nogle steder kan parkeringshuse så lade sig gøre, hvilket er væsentlig mindre belastende for klimaet end en parkeringskælder. Svenske analyser viser, at en underjordisk parkeringsplads “koster” o. 10 ton CO₂ per p-plads mens et traditionelt P-hus kun udleder o. 6 ton CO₂ per p-plads. I Malmø findes et pilotprojekt, hvor P-huset er opført i træ. Her er man kommet helt ned på 4 ton!¹³

Hvis der ikke er plads til at bygge P-huse, kan en mulighed være at placere dem på 1. sal, som fx i Imperialbygningen i København. Desværre har vi ikke kunnet finde tal på, om dette er mindre belastende end en P-kælder; men en mundtlig vurdering fra Concito er, at belastningen vil ligge på niveau med et P-hus.¹⁴ For at ikke mindske det samlede antal boliger vil dette så gøre, at der skal bygges højere.

Vi skal derfor foreslå at man i kommuneplanen fastsætter, at parkering i konstruktion, så vidt det overhovedet er mulig, skal være i et P-hus eller på 1. sal og kun undtagelsesvis som P-kælder. Dette forudsætter, at parkering på 1. sal i kommuneplanen omdefineres til at være “i konstruktion”.

Øvrige tiltag vedr. parkering og biler

Hvad angår delebiler (jf. seneste ændring af planloven), foreslår vi, at der altid skal være 3 delebilsparkeringspladser for hver 25 boliger.

Vi foreslår desuden, at der fastsættes en bestemmelse om, at der som minimum opsættes faktiske ladestander ved hver parkeringsplads subsidiært som minimum ved hver tredje parkeringsplads.

¹³ Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her: <https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>

¹⁴ Telefonsamtale med Søren Have, programchef for “Fremtidens Mobilitet” i Concito 21. februar 2024.

Cykler

En forudsætning for lavere parkeringsnormer og i det hele taget for alle tiltag der mindsker privatbilismen er, at forholdene for cyklister og fodgængere er optimale i forhold til beboernes mobilitetsmønstre.

Den nuværende kommuneplan har en lang række udmærkede bestemmelser om fx sammenhæng i stisystemerne, at stierne som hovedregel skal være i egen tracé m.v. Vi har dog en række forslag til forbedringer.

For netop at fremme incitamentet til at bruge cykel frem for bil, mener vi, at der bør gælde et princip for planlægningen – såvel for den overordnede trafikplanlægning som for detailplanlægningen i konkrete lokalplaner, masterplaner, rammelokalplaner m.v. Nemlig princippet: Cykler først!

Vi vil foreslå, at dette princip indskrives i et kommuneplan som en skærpelse af den nuværende § 18.5 – mao at ordene “i videst muligt omfang” fjernes fra formuleringen.

Princippet vil mere konkret sige, at såvel selvstændige stier, cykelstier langs veje, arealer til cykelparkering m.v. skal indrettes efter cyklisterne behov og at bilerne så må komme i anden række. Cyklister har det lige som vand, de finder altid den korteste og mest bekvemme vej.

Vi foreslår, at følgende skrives ind i kommuneplanen: Alle stier til cykler skal placeres sådan, at de er det naturlige valg for al cykeltrafik i et område. **På samme måde** skal cykelparkering anlægges så tæt på boligernes adgangsveje som overhovedet muligt. **Desuden, at der** ved offentlig transport, stationer og busstoppsteder, skal være tilstrækkelige parkeringspladser – ikke kun det beregnede aktuelle behov, men med 25 % flere pladser og med areal reserveret til yderligere pladser. Vi skal her bemærke, at der – så vidt vi har kunnet afdække - ikke i forbindelse med alle lokalplaner (om overhovedet nogen) er foretaget beregninger af cykeltrafikkens udvikling i området.

Albertslund havde en cykelstrategi for perioden 2016 – 2020. Så vidt vi har kunnet finde ud af, er denne ikke hverken evalueret eller fornyet. Ligeledes findes den i strategien nævnte hjemmeside tilsyneladende heller ikke længere. Vi vil derfor opfordre til, at der igangsættes et arbejde med at udvikle en ny cykelstrategi.

Kommuneplanen i dag har en norm for almindelige cykelparkeringspladser på 2 per bolig for etageboliger, i stationsnære kerneområde øges minimumsnormen til 3 pladser, hvoraf de 2 skal anlægges ved byggeriets opførelse.

Vi vil foreslå, at normen for cykelparkeringspladser også udenfor det stationsnære kerneområde fastsættes til 3 er bolig.

I det stationsnære kerneområde vurderer vi i dag denne norm som tilfredsstillende, dog således, at **vi foreslår, at alle 3 anlægges med det samme og at der reserveres areal til en forøgelse på 25 %.** For i modsat fald: Hvem vil i givet fald være ansvarlig for at konstatere behovet og efterfølgende etablere disse cykelparkeringspladser? Og hvem har påtalepligt samt sanktionsmulighed, hvis det ikke sker?

En del af cykelparkering vil skulle placeres i en parkeringskælder (forhåbentlig ikke) eller i et parkeringshus.

Vi foreslår derfor, at følgende indgår i et kommuneplanen: Det er vigtigt at adgangsveje for cyklister, udført som rampeanlæg, bliver etableret med de optimale og korrekte maksimale gradienter (hældninger) og rampelængder i henhold til vejreglernes anbefalinger. Desuden skal buede ramper så vidt muligt undgås medmindre kurvningen er tilstrækkelig blød og oversigtsforholdene er tilstrækkelige. Det skal endvidere undgås, at der bliver tale om en delt rampe mellem cykler og biler. Hvis dette ikke kan undgås, skal der monteres tilstrækkelige stelere eller lignende der holder de to trafikanter adskilt. Samt tydelig skiltning om at rampen også anvendes af cyklister.

I dag har kommuneplanen kun krav om ladcykelparkeringspladser i de tilfælde, hvor der etableres delebilordning. Som nævnt ovenfor er en sådan regel problematisk.

Vi foreslår at der i et kommuneplanen fastsættes, at der ud over ovennævnte cykel parkeringsnorm som minimum etableres 12 ladcykelparkeringspladser per 100 boliger – uafhængigt af delebilordninger.

Ved byudviklingen vil der givet visse steder skulle etableres cykelstier i tunneller. Her er det vigtigt at sikre en belysning, der hverken er for skarp (så man ikke ser så godt på den anden side) eller for utilstrækkelig.

Trafik i øvrigt

I flere af byudviklingsområderne planlægges med en blanding af boliger og erhverv herunder dagligvarebutikker). Dette vil skabe en del trafik med levering af varer m.v. Her kan vi foreslå følgende tiltag:

Vi foreslår, at der etableres omladningsstationer, hvor lasten fra de tunge lastbiler, som stadig for de flestes vedkommende er stærkt forurenende og klimabelastende, kan om laste til mindre eldrevne trucks og elvarecykler. Dette vil i særlig grad være relevant for Hersted området. En omladningsstation vil ikke kun være en fordel for klimaet, men også for miljø og trafiksikkerhed.

Vi foreslår, at der ved disse omladningsstationer etableres ladestationer til vare- og lastbiler. Så vil Albertslund være på forkant med udviklingen, hvor der kommer flere eldrevne vare- og lastbiler.

Vi foreslår, at der i såvel byudviklingsområderne som i resten af byen overvejes, hvor der kan etableres nulemissionszoner.

På vegne af Klimabevægelsen og Bedsteforældrenes KlimaAktion i Albertslund

Med venlig hilsen

Alex Larsen

Morelgården 4

2620 Albertslund

Mail: alexlarsen18@gmail.com

Tlf.: +45 2993 6358

Bilag

Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter område, rådighedsmønster og tid

	2007	2023
Albertslund		
Familier i alt	13 482	14 282
Familier uden bil i alt	6 665	6 395
Familier med bil i alt	6 817	7 887

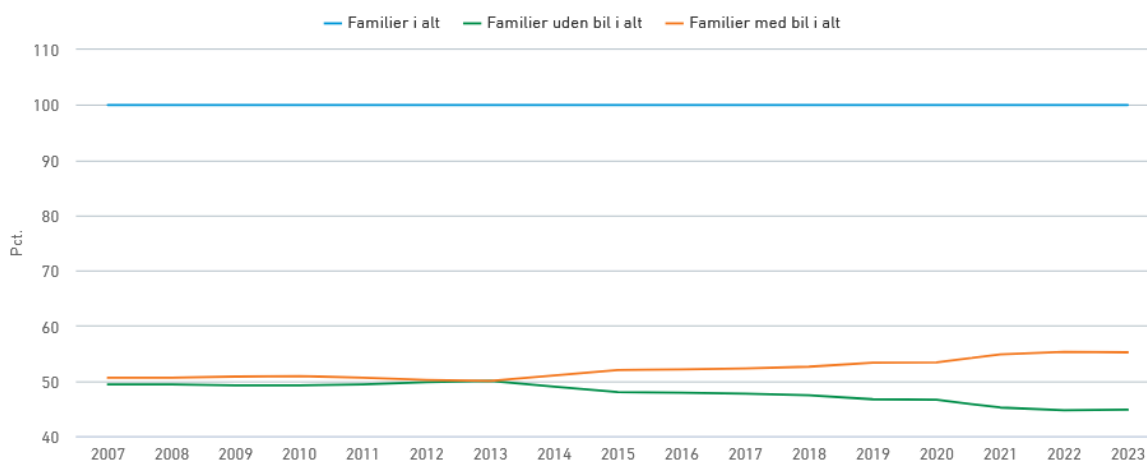
Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger) efter enhed, område, rådighedsmønster og tid

	2007	2023
Andel af den totale bilrådighed		
Albertslund		
Familier i alt	100,0	100,0
Familier uden bil i alt	49,4	44,8
Familier med bil i alt	50,6	55,2

Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger)



Enhed: Andel af den totale bilrådighed | Område: Albertslund | Rådighedsmønster:



Kilde: Danmarks Statistik